



Rättsfallssamlingen

TRIBUNALENS DOM (sjätte avdelningen i utökad sammansättning)

11 juli 2019*

”Talan om ogiltigförklaring – Statligt stöd – Åtgärder som Frankrike har genomfört till förmån för flygplatsen Marseille Provence och de flygbolag som använder denna flygplats – Beslut i vilket stödet förklaras vara förenligt med den inre marknaden – Investeringssubventioner – Differentiering av de tillämpliga flygplatsavgifterna mellan inrikesflygningar och utrikesflygningar – Sänkta flygplatsavgifter för att uppmuntra flygningar från den nya terminalen Marseille-Provence 2 – Villkoret ’personligen berörd är ej uppfyllt’ – Konkurrensställningen har inte påverkats väsentligt – Avvisning”

I mål T-894/16,

Société Air France, Tremblay-en-France (Frankrike), företrätt av advokaten R. Sermier,

sökande,

mot

Europeiska kommissionen, företrädd av S. Noë, C. Giolito och C. Georgieva-Kecsmar, samtliga i egenskap av ombud,

svarande,

med stöd av

Aéroport Marseille Provence SA, Marignane (Frankrike), företrätt av advokaten A. Lepière,

och av

Ryanair DAC, tidigare Ryanair Ltd, Dublin (Irland),

och

Airport Marketing Services Ltd, Dublin,

båda företrädde av advokaterna E. Vahida och I.-G. Metaxas-Maranghidis,

intervenienter,

avseende en talan enligt artikel 263 FEUF om ogiltigförklaring av kommissionens beslut (EU) 2016/1698 av den 20 februari 2014 om de åtgärder SA.22932 (11/C) (f.d. NN 37/07) som Frankrike har genomfört till förmån för flygplatsen Marseille Provence och de flygbolag som använder denna flygplats (EUT L 260, 2016, s. 1),

* Rättegångsspråk: franska.

meddelar

TRIBUNALEN (sjätte avdelningen i utökad sammansättning),

sammansatt av ordföranden G. Berardis samt domarna S. Papasavvas, D. Spielmann (referent), Z. Csehi och O. Spineanu-Matei,

justitiesekreterare: handläggaren E. Artemiou,

efter den skriftliga delen av förfarandet och förhandlingen den 10 januari 2019,

följande

Dom

Bakgrund till tvisten

- 1 Flygplatsen Marseille Provence, belägen i departementet Bouches-du-Rhône, är en av Frankrikes största flygplatser och tog år 2012 emot över 8 miljoner passagerare. År 2004 beslutade denna flygplats att bredvid sin huvudterminal (nedan kallad terminal mp1) låta uppföra en ny terminal för lågprisflygningar (nedan kallad terminal mp2). Syftet var att öka trafiken på nytt och att i högre grad fokusera på europeiska destinationer. Arbetet inleddes i december 2005 och terminal mp2 togs i drift i september 2006.
- 2 Den 27 mars 2007 tog Europeiska kommissionen emot ett klagomål, daterat den 15 mars 2007, från sökanden, Société Air France, som hävdade att Conseil général des Bouches-du-Rhône (departementsstyrelsen för Bouches-du-Rhône, Frankrike) hade lämnat olagligt stöd till flygplatsen Marseille Provence och att den flygplatsen hade lämnat olagligt stöd till Ryanair DAC, tidigare Ryanair Ltd, och till andra flygbolag. De aktuella fördelarna påstods bland annat bestå i sänkta flygplatsavgifter avsedda att uppmuntra flygningar från terminal mp2.
- 3 Den 27 november 2009 ingav sökanden ett klagomål till kommissionen rörande olagligt stöd från ett flertal regionala och lokala flygplatser i Frankrike, däribland flygplatsen Marseille Provence.
- 4 Den 7 maj 2008 ogiltigförklarade Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen, Frankrike) de godkända taxor för avgiften per passagerare vid terminal mp2 som hade tillämpats från och med den 1 juni 2006 och från och med den 1 januari 2007. Som motivering angavs att det saknades tillräckliga underlag för de redovisningsuppgifter som hade beaktats vid beräkningen av avgiften.
- 5 Med anledning av ogiltigförklaringen av de godkända passageraravgiftstaxor för terminal mp2, som hade tillämpats från och med den 1 juni 2006 respektive den 1 januari 2007, bad lät Direction générale de l'aviation civile (Generaldirektoratet för civil luftfart) vid Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Ministeriet för ekologi, hållbar utveckling och energi, Frankrike) en revisionsbyrå att titta se närmare på metoderna för fördelning av kostnader och intäkter samt avgiftsstrukturen för terminalerna mp1 och mp2. På grundval av revisionen, som lades fram i november 2008, fastställde sedan Chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence (Handels- och industrikammaren för Marseille Provence, Frankrike) (nedan kallad handels- och industrikammaren) nya, retroaktivt tillämpliga passageraravgiftstaxor.
- 6 Genom beslut av den 13 juli 2011, riktat till Republiken Frankrike, inledde kommissionen det förfarande som föreskrivs i artikel 108.2 FEUF och uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på de aktuella åtgärderna (nedan kallat inledningsbeslutet).

- 7 Kommissionen tog emot synpunkter från Republiken Frankrike, från handels- och industrikammaren, från sökanden, från Ryanair och från Airport Marketing Services Ltd (nedan kallat AMS), ett helägt dotterbolag till Ryanair.
- 8 Den 20 februari 2014 antog kommissionen beslut (EU) 2016/1698 om de åtgärder SA.22932 (11/C) (f.d. NN 37/07) som Frankrike har genomfört till förmån för flygplatsen Marseille Provence och de flygbolag som använder denna flygplats (EUT L 260, 2016, s. 1) (nedan kallat det angripna beslutet).
- 9 I det angripna beslutet fann kommissionen bland annat att flygplatsen Marseille Provence hade erhållit ett investeringsstöd som var förenligt med den inre marknaden. Därvid noterade kommissionen att terminal mp2 och flygplansparkeringen bredvid denna inte var förbehållna något visst flygbolag utan att alla flygbolag som så önskade kunde använda terminal mp2 under förutsättning att de erbjöd en begränsad servicenivå. Kommissionen påpekade också att flygplatsen hade uppmanat samtliga flygbolag att anmäla intresse för att använda terminal mp2 och att denna terminal, med tanke på att den inte utnyttjades till sin fulla kapacitet, stod till förfogande för varje intresserat flygbolag. Dessutom konstaterade kommissionen att flygbolagen betalade taxor som åtminstone täckte de marginalkostnader som varje enskilt avtal gav upphov till.
- 10 Kommissionen prövade också de passageraravgiftstaxor som tillämpades vid terminal mp2. Därvid fann kommissionen i synnerhet att en försiktig marknadsekonomisk aktör som hade att bedöma lönsamheten för projektet med en terminal för enklare tjänster och den därtill hörande avgiftsstrukturen skulle beakta samtliga luftfartsrelaterade och icke-luftfartsrelaterade intäkter och även ta hänsyn till att efterfrågan på trafik var elastisk och berodde på den aktuella luftfartsavgiftstaxan. Kommissionen gjorde bedömningen att "[s]killnaden mellan nivån på taxan för passageraravgiften och kostnaden för passagerartjänsten, som täck[te]s av icke-luftfartsrelaterade intäkter, [således inte] utg[jorde] ... en fördel som beviljats flygbolagen utan [va]r en följd av flygplatsoperatörens bakomliggande optimering, som tvärtom syfta[de] till att göra dess investeringsprojekt lönsamt" (skäl 369 i det angripna beslutet). Utifrån detta drog kommissionen slutsatsen att det beslut där taxorna för nämnda terminal fastställdes var förenligt med principen om en försiktig marknadsekonomisk aktör.
- 11 Slutligen prövade kommissionen det avtal om köp av reklamutrymme som den 19 maj 2006 slöts mellan handels- och industrikammaren och AMS (nedan kallat AMS-avtalet). Detta avtal ingicks på fem år och kunde förlängas en gång med ytterligare fem år. Ingåendet av avtalet hade inte föregåtts av något anbudsförfarande eller någon utlysning. Syftet med avtalet var att göra reklam för Marseille som destination i syfte att locka dit ett stort antal passagerare.
- 12 Med utgångspunkt i den lönsamhetskalkyl som Republiken Frankrike hade lagt fram avseende de ekonomiska marginaler som flygningar utförda av Ryanair skulle generera under perioden 2007–2021 (en undersökning som även ska ha utgjort en del av underlaget för handels- och industrikammarens beslut att ingå AMS-avtalet) gjorde kommissionen bedömningen att det med ledning av de genomsnittliga kostnader som AMS-avtalet gav upphov till per Ryanairpassagerare kunde konstateras att projektet för uppförande av terminal mp2 i sin helhet var lönsamt. Kommissionen drog slutsatsen att de taxor som tillämpades på flygbolagen, med hänsyn tagen både till de olika redovisade sänkningarna och till kostnaderna för AMS-avtalet, åtminstone täckte de merkostnader som härrörde från Ryanairs användning av flygplatsen Marseille Provence.

Förfarandet och parternas yrkanden

- 13 Sökanden väckte förevarande talan genom ansökan som inkom till tribunalens kansli den 19 december 2016.

- 14 Genom handling som inkom till tribunalens kansli den 23 mars 2017 ansökte Aéroport Marseille Provence SA om att få intervensera i målet till stöd för kommissionens yrkanden.
- 15 Genom handlingar som inkom till tribunalens kansli den 26 mars 2017 ansökte Ryanair och AMS om att få intervensera i målet till stöd för kommissionens yrkanden.
- 16 Genom beslut av den 29 maj 2017 bifölls dessa ansökningar av ordföranden på tribunalens sjätte avdelning. Intervenienterna inkom med sina inlagor och parterna yttrade sig över dessa inom de föreskrivna tidsfristerna.
- 17 På förslag av sjätte avdelningen beslutade tribunalen med stöd av artikel 28 i sina rättegångsregler att hänskjuta målet till en avdelning i utökad sammansättning.
- 18 På förslag av referenten beslutade tribunalen (sjätte avdelningen i utökad sammansättning) att inleda det muntliga förfarandet och anmodade, som en åtgärd för processledning i enlighet med artikel 89 i rättegångsreglerna, parterna att besvara vissa frågor. Parterna efterkom tribunalens anmodan inom den angivna tidsfristen.
- 19 Parterna utvecklade sin talan vid förhandlingen den 10 januari 2019.
- 20 Sökanden har yrkat att tribunalen ska
- ogiltigförklara det angripna beslutet, och
 - förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.
- 21 Kommissionen har med stöd av intervenienterna yrkat att tribunalen ska
- avvisa talan eller i vart fall ogilla den, och
 - förplikta sökanden att ersätta rättegångskostnaderna.

Rättslig bedömning

- 22 Kommissionen har med stöd av intervenienterna gjort gällande att talan inte kan tas upp till prövning i sak, i allt väsentligt på grund av att sökanden saknar talerätt. I synnerhet har kommissionen hävdat att sökanden inte berörs direkt och personligen av de åtgärder som är i fråga och att sökanden inte har förklarat varför den skulle påverkas av det angripna beslutet på grund av vissa för sökanden utmärkande egenskaper eller på grund av faktiska omständigheter som särskiljer sökanden från alla andra rättssubjekt.
- 23 Sökanden har, i motsats till vad kommissionen har hävdat, gjort gällande att dess situation är sådan att det angripna beslutet ska anses medföra att sökanden individualiseras på motsvarande sätt som den som beslutet är riktat till. Med hänvisning till rättspraxis har sökanden gjort bedömningen att vad som krävs för att en talan som väckt av någon annan än stödmottagaren ska kunna tas upp till prövning i sak är att den som har väckt talan konkurrerar med stödmottagaren och att stödet väsentligt kan påverka ställningen på marknaden för den som har väckt talan. Sökanden har också hänvisat till domen av den 25 juni 1998, British Airways m.fl./kommissionen (T-371/94 och T-394/94, EU:T:1998:140), som rörde ett beslut av kommissionen om att godkänna en statlig stödåtgärd som gynnade sökanden, och därvid gjort gällande att tribunalen i den domen underförstått bekräftade att flygbolag som var konkurrenter till sökanden hade talerätt mot det beslutet.

- 24 Tribunalen erinrar i detta sammanhang om att det i artikel 263 fjärde stycket FEUF anges två fall där en fysisk eller juridisk person får väcka talan om ogiltigförklaring av en unionsrättsakt som inte riktar sig till denne. För det första får talan väckas om akten direkt och personligen berör personen. För det andra får talan väckas mot en regleringsakt som inte medför genomförandeåtgärder, om denna akt direkt berör personen.
- 25 I det aktuella fallet riktar sig det angripna beslutet uteslutande till Republiken Frankrike, och detta beslut rör ett individuellt stöd i den mening som avses i artikel 1 e i rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 [FEUF] (EUT L 248, 2015, s. 9). Nämda beslut har således individuell räckvidd, vilket betyder att det inte kan klassificeras som en ”regleringsakt” i den mening som avses i artikel 263 fjärde stycket FEUF, det vill säga en rättsakt med allmän giltighet som inte är en lagstiftningsakt (se dom av den 3 december 2014, Castelnou Energía/kommissionen, T-57/11, EU:T:2014:1021, punkt 23 och där angiven rättspraxis). Eftersom det angripna beslutet inte riktar sig till sökanden, kan dennes talan inte tas upp till prövning i sak annat än om sökanden berörs direkt och personligen av nämnda beslut (dom av den 22 juni 2016, Whirlpool Europe/kommissionen, T-118/13, EU:T:2016:365, punkt 41).
- 26 Enligt fast rättspraxis kan andra rättssubjekt än de som ett beslut är riktat till göra gällande att de är personligen berörda endast om beslutet påverkar dem på grund av vissa för dem utmärkande egenskaper eller på grund av faktiska omständigheter som särskiljer dem från alla andra rättssubjekt, och beslutet därigenom medför att de individualiseras på motsvarande sätt som den som beslutet är riktat till (dom av den 15 juli 1963, Plaumann/kommissionen, 25/62, EU:C:1963:17, s. 223, och dom av den 21 december 2016, kommissionen/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, punkt 15).
- 27 Inom ramen för det förfarande för kontroll av statligt stöd som föreskrivs i artikel 108 FEUF ska åtskillnad göras mellan å ena sidan den preliminära granskning av en stödåtgärd som avses i artikel 108.3 FEUF, vilken enbart syftar till att göra det möjligt för kommissionen att bilda sig en första uppfattning om huruvida stödåtgärden helt eller delvis är förenlig med den inre marknaden, och å andra sidan den granskning som avses i artikel 108.2 FEUF. Denna sistnämnda granskning syftar till att göra det möjligt för kommissionen att få kunskap om samtliga omständigheter i ärendet, och det är först i detta skede som kommissionen enligt fördraget har en skyldighet att ge berörda parter tillfälle att yttra sig (se dom av den 9 juli 2009, 3F/kommissionen, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punkt 30 och där angiven rättspraxis).
- 28 När ett företag ifrågasätter lagligheten av ett beslut rörande bedömning av ett stöd som har fattats antingen på grundval av artikel 108.3 FEUF eller efter det formella granskningsförfarandet, är den omständigheten att företaget kan anses vara en berörd part i den mening som avses i artikel 108.2 FEUF inte i sig tillräcklig för att dess talan ska kunna tas upp till prövning i sak, utan företaget måste visa att det har en sådan särskild ställning som avses i domen av den 15 juli 1963, Plaumann/kommissionen (25/62, EU:C:1963:17) (se, för ett liknande resonemang, beslut av den 10 november 2015, Compagnia Trasporti Pubblici m.fl./kommissionen, T-187/15, ej publicerat, EU:T:2015:846, punkt 18). En sådan särskild ställning anses föreligga bland annat om företags ställning på marknaden väsentligt påverkas av det stöd som det aktuella beslutet avser (dom av den 22 juni 2016, Whirlpool Europe/kommissionen, T-118/13, EU:T:2016:365, punkt 44).
- 29 Bland de aktörer utöver det stödmottagande företaget som har befunnits vara personligen berörda av ett beslut av kommissionen om att avsluta ett i enlighet med artikel 108.2 FEUF inlett formellt förfarande för granskning av en stödåtgärd märks konkurrenter till det stödmottagande företaget som har spelat en aktiv roll i förfarandet, under förutsättning att deras ställning på marknaden påtagligt har påverkats av den stödåtgärd som avses i det beslut vars ogiltigförklaring har yrkats. Ett företag kan således inte uteslutande åberopa sin egenskap av konkurrent till det stödmottagande företaget utan måste, vilket redan har påpekats, också visa – med beaktande av i vilken utsträckning det eventuellt har medverkat i förfarandet och i vilken omfattning dess ställning på marknaden har påverkats – att det faktiskt befinner sig i en situation som medför att det individualiseras på motsvarande sätt som

den som beslutet är riktat till (se beslut av den 7 mars 2013, UOP/kommissionen, T-198/09, ej publicerat, EU:T:2013:105, punkterna 25 och 26 samt där angiven rättspraxis; se även, för ett liknande resonemang, dom av den 28 januari 1986, Cofaz m.fl./kommissionen, 169/84, EU:C:1986:42, punkt 25, och beslut av den 27 maj 2004, Deutsche Post och DHL/kommissionen, T-358/02, EU:T:2004:159, punkterna 33 och 34).

- 30 Bedömningen av huruvida en talan kan tas upp till prövning i sak ska grunda sig på omständigheterna vid den tidpunkt då talan väcktes, det vill säga vid den tidpunkt då ansökan gavs in (beslut av den 15 december 2010, Albertini m.fl. och Donnelly/parlamentet, T-219/09 och T-326/09, EU:T:2010:519, punkt 39, och dom av den 3 december 2014, Castelnou Energía/kommissionen, T-57/11, EU:T:2014:1021, punkt 34).
- 31 I det aktuella fallet noterar tribunalen att sökanden har ifrågasatt vissa av de åtgärder som kommissionen prövade i det angripna beslutet, nämligen dels investeringssubventionen för uppförande av terminal mp2, dels de för nämnda tribunal specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet, vilka enligt sökanden tillsammans utgör statligt stöd till Ryanair. Det är därför lämpligt att pröva sökandens talerätt såvitt avser å ena sidan investeringssubventionen och å andra sidan nämnda taxor och nämnda avtal.

Investeringsubventionen

- 32 Såvitt avser den investeringssubvention som handels- och industrikammaren beviljades för uppförande av terminal mp2 anser kommissionen att det inte råder något konkurrensförhållande mellan sökanden och stödmottagaren, det vill säga flygplatsen Marseille Provence. I synnerhet har kommissionen hävdats att den gjorde separata bedömningar av den subventionen till handels- och industrikammaren och av handels- och industrikammarens påstådda driftstöd till flygbolagen. Kommissionen har gjort gällande att sökanden i det aktuella fallet hade behövt visa att investeringssubventionen i själva verket överfördes av handels- och industrikammaren till Ryanair. Någon sådan överföring ägde enligt kommissionen inte rum, eftersom beslutet att bevilja nämnda subvention inte innebar något krav på att handels- och industrikammaren skulle bereda Ryanair tillträde på särskilt fördelaktiga villkor.
- 33 Därutöver har kommissionen också hävdats att sökanden inte heller har något berättigat intresse av att få saken prövad, av det skälet att det inte föreligger något konkurrensförhållande mellan den stödmottagande flygplatsen och sökanden. I synnerhet anser kommissionen att sökanden inte skulle ha något att vinna på en ogiltigförklaring av det angripna beslutet till den del som detta avser investeringssubventionen.
- 34 Sökanden har för sin del gjort gällande att Ryanair var den egentliga mottagaren av den investeringssubvention som handels- och industrikammaren beviljades. Enligt sökanden framgår det tydligt av inledningsbeslutet att det fanns ett oupplösligt samband mellan investeringssubventionen till handels- och industrikammaren och bolaget Ryanair i så måtto att nämnda subvention gjorde det möjligt för flygplatsen Marseille Provence att erbjuda en av sökandens direkta konkurrenter konstlat låga priser. I synnerhet har sökanden hävdats att skälen 90, 91 och 275 i det angripna beslutet visar att det förelåg ett oupplösligt samband mellan den subvention som handels- och industrikammaren mottog för att skapa terminal mp2 och den fördel som Ryanair erhöll i egenskap av användare av den terminalen. Enligt sökanden innehåller dessa skäl en beskrivning av hur det gick till när handels- och industrikammaren överförde den ekonomiska nyttan av nämnda subvention till Ryanair liksom en tydlig förklaring av det nära sambandet mellan den subventionen och den ekonomiska fördel som Ryanair erhöll. Sökanden anser att det enda den behöver styrka för att dess talan ska kunna tas upp till prövning i sak är att den konkurrerade med Ryanair vid nämnda flygplats.

- 35 Tribunalen noterar härvidlag att investeringssubventionen för uppförande av terminal mp2 uteslutande beviljades till handels- och industrikammaren, något som parterna för övrigt inte har bestritt. Vidare påpekar tribunalen att Ryanair i det angripna beslutet inte angavs som mottagare av investeringssubventionen, utan kommissionen uppfattade – vilket upprepas flera gånger i det beslutet – handels- och industrikammaren som ensam mottagare av nämnda subvention.
- 36 Närmare bestämt var det uteslutande med avseende på handels- och industrikammaren som kommissionen bedömde huruvida villkoren i fråga om utövande av ekonomisk verksamhet och i fråga om förekomst av ett ”företag” var uppfyllda i det aktuella fallet. I synnerhet konstaterade kommissionen i punkt 6.1 i det angripna beslutet att handels- och industrikammaren drev flygplatsen Marseille Provence och fakturerade användarna av denna infrastruktur för kostnaderna.
- 37 På motsvarande sätt var det i punkt 6.1.3 i det angripna beslutet endast med avseende på handels- och industrikammaren som kommissionen bedömde huruvida det förelåg en selektiv fördel. Därvid fann kommissionen att ”investeringssubventionerna endast g[av] [handels- och industrikammaren] en fördel, jämfört med andra flygplatsoperatörer och andra företag i andra sektorer”.
- 38 Vidare bedömdes även kriteriet om påverkan på konkurrensen och på handeln mellan medlemsstaterna uteslutande med avseende på handels- och industrikammaren. Därvid slog kommissionen fast att handels- och industrikammaren ”[i] egenskap av förvaltare av flygplatsen Marseille Provence konkurrera[de] ... med andra flygplatser som betjäna[de] samma upptagningsområde inom ett avstånd av 100 [kilometer] eller 60 minuters transport”. Kommissionen tillade att det ”råd[de] ... konkurrens mellan de flygplatsförvaltare som ha[de] ansvar för förvaltningen av dessa [flygplatser]” och att ”ett stöd till [handels- och industrikammaren] [följaktligen kunde] stärka dennas ställning på marknaden i fråga.”
- 39 Mot bakgrund av det ovan anförda ska det således prövas, med beaktande av de faktiska omständigheter som har anförts i målet, huruvida sökanden har fog för sitt påstående att Ryanair indirekt drog fördel av investeringssubventionen för uppförande av terminal mp2.
- 40 Tribunalen finner därvidlag för det första att det, i motsats till vad sökanden har gjort gällande, inte framgår av inledningsbeslutet att det förelåg ett oupplösligt samband mellan investeringssubventionen till handels- och industrikammaren och Ryanair. I skälen 90 och 91 i nämnda beslut hänvisade kommissionen nämligen endast till en rapport från en revisionsbyrå, utan att dra några egna slutsatser. Vidare slog kommissionen i skäl 275 i samma beslut inte fast att de flygbolag som använde terminal mp2 också var mottagare av den investeringssubvention som handels- och industrikammaren hade erhållit, utan kommissionen frågade sig endast dels vilken effekten skulle bli om investeringssubventionen befanns vara oförenlig med den inre marknaden, dels huruvida de passageraravgifter som handels- och industrikammaren tillämpade utgjorde stöd.
- 41 Vidare framgår det av inledningsbeslutet att Ryanair inte åtnjöt någon företrädesrätt när det gällde tillträde till och användning av terminal mp2. Nämnda terminal stod nämligen öppen för varje intresserat flygbolag och var inte förbehållen ett eller flera särskilda flygbolag. I skäl 31 i inledningsbeslutet hänvisas det därvidlag till ingressen i regelverket för utnyttjande av terminal mp2, vilket offentliggjordes på internet den 18 juli 2006, där det bland annat anges att ”[m]öjligheten att använda [nämnda terminal] principiellt står öppen för samtliga flygbolag som utfäster sig att iaktta de allmänna villkor för användning av denna terminal som anges i [detta regelverk]”. Detta förhållande avspeglas för övrigt i skäl 291 i det angripna beslutet, där kommissionen gjorde bedömningen att ”[e]nligt de uppgifter som [Republiken] Frankrike ha[de] lagt fram, och i synnerhet enligt ... regelverk[et] för utnyttjande av [den ifrågavarande] terminal[en] ..., [va]r den nya infrastrukturen tillgänglig för alla potentiella användare (flygtransportföretag) på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt”.

- 42 För det andra framgår det av handlingarna i målet att sökanden lämnade in ansökningshandlingar avseende terminal mp2 med anledning av den inbjudan till samtliga flygbolag att inkomma med projektförslag som handels- och industrikammaren offentliggjorde år 2004. I synnerhet var sökanden intresserad av flygförbindelsen mellan flygplatsen Marseille Provence och flygplatsen Paris-Orly (Frankrike) och föreslog ett program med 19 flygningar per dag måndag till fredag, 14 flygningar på lördagar och 18 flygningar på söndagar. Förhandlingarna mellan sökanden och handels- och industrikammaren, som ju förvaltade flygplatsen Marseille Provence, blev emellertid resultatlösa, bland annat på grund av att trafiken vid terminal mp2 enbart skulle bestå av "point to point"-flygningar och på grund av att denna terminal uteslutande skulle användas för inrikesflygningar och flygningar till och från andra unionsmedlemsstater. Det ska också påpekas att eftersom den sammanlagda volymen för de anbud som de intresserade flygbolagen lämnade inte överskred terminalens planerade kapacitet, behövde det inte göras något urval, utan samtliga flygbolag som hade visat intresse fick tillträde till terminal mp2. Således var möjligheten att använda terminal mp2 inte förbehållen något särskilt flygbolag, i synnerhet inte Ryanair, och till yttermera visso skulle även sökanden ha kunnat få tillträde till den terminalen om dess förhandlingar med handels- och industrikammaren hade blivit framgångsrika.
- 43 För det tredje kan den lösning som tribunalen valde i domen av den 10 maj 2006, Air One/kommissionen (T-395/04, EU:T:2006:123), inte – i motsats till vad sökanden har gjort gällande – överföras till det aktuella fallet. Den domen rör nämligen kommissionens underlåtenhet att anta ett beslut efter förfarandet för preliminär granskning av stöd, och sökanden i det mål som föranledde den domen hade väckt talan för att tillvarata sina processuella rättigheter. Vad tribunalen prövade i nämnda dom var således huruvida sökanden i det målet var att anse som en berörd part i den mening som avses i artikel 88.2 EG (nu artikel 108.2 FEUF) (dom av den 10 maj 2006, Air One/kommissionen, T-395/04, EU:T:2006:123, punkt 34). I det här aktuella målet har däremot det angripna beslutet antagits efter det formella granskningsförfarandet, och sökanden har inte väckt talan för att tillvarata sina processuella rättigheter utan i syfte att bestrida att nämnda beslut är välgrundat.
- 44 Mot bakgrund av det ovan anförda kan sökanden inte med framgång göra gällande att Ryanair var indirekt mottagare av investeringssubventionen för uppförande av terminal mp2. Eftersom det inte förelåg något konkurrensförhållande mellan handels- och industrikammaren och sökanden, saknar sökanden således fog för sitt påstående att den berörs personligen av det angripna beslutet såvitt avser investeringssubventionen. Tribunalen finner därför – utan att det behöver göras någon bedömning av kommissionens kompletterande argument om att sökanden skulle sakna berättigat intresse av att få saken prövad – att föreliggande talan inte kan tas upp till prövning i sak såvitt avser investeringssubventionen.

De för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet

- 45 Kommissionen har gjort gällande att sökandens situation inte skiljer sig från situationen för de övriga flygbolag som använder flygplatsen Marseille Provence och att det påstådda stödet till flygbolag därför inte berör sökanden personligen. Vidare har kommissionen vitsordat att sökanden konkurrerar med Ryanair men tillagt att förekomsten av ett sådant konkurrensförhållande till mottagaren av ett stöd enligt rättspraxis inte i sig är tillräcklig för att någon ska anses vara personligen berörd. I detta sammanhang har kommissionen påpekat att sökanden endast är en av Ryanairs många konkurrenter och noterat att sökanden visserligen bedrev trafik på 29 av de 41 destinationer som erbjöds vid terminal mp2 men att det ändå endast var med avseende på ett mycket begränsat antal destinationer, av ringa ekonomisk betydelse, som sökanden konkurrerade direkt med Ryanair.

- 46 Som svar på en fråga vid förhandlingen uppgav kommissionen därutöver att tribunalen i sin bedömning borde inrikta sig på hur de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet påverkade den samlade europeiska marknaden för flygtransporter och i andra hand bedöma motsvarande påverkan inom ramen för förbindelserna från och till flygplatsen Marseille Provence.
- 47 Sökanden har i allt väsentligt gjort gällande att den är konkurrent till Ryanair och att de åtgärder som Ryanair har dragit nytta av vid flygplatsen Marseille Provence, det vill säga de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet, specifikt påverkar sökanden.
- 48 I synnerhet har sökanden hävdade att den och Ryanair är de huvudsakliga användarna av flygplatsen Marseille Provence och att de båda flygbolagen år 2017 konkurrerade direkt med varandra såvitt avsåg flygningar från den flygplatsen till tre destinationer, nämligen Brest (Frankrike), Nantes (Frankrike) och Ibiza (Spanien). Som svar på en fråga vid förhandlingen gjorde sökanden i samband med detta gällande att när konkurrensmyndigheter fattar beslut i fråga om flygtransport av passagerare, brukar varje rutt (det vill säga varje par av avreseort och destinationsort) anses utgöra en relevant marknad.
- 49 I repliken har sökanden påpekat att för de förbindelser där sökanden konkurrerade direkt med Ryanair, uppgick Ryanairs trafikvolym åren 2014–2016 till mellan 360 000 och 660 000 passagerare per år medan sökanden själv under samma period transporterade mellan 530 000 och 660 000 passagerare per år. Vid förhandlingen angav sökanden att den år 2018 hade transporterat 2,6 miljoner passagerare till eller från Marseille (Frankrike) och att omkring 400 000 passagerare hade transporterats på direktflygningar från flygplatsen Marseille Provence till flygplatsen i Lille (Frankrike), flygplatsen i Lyon (Frankrike) och – i ringa omfattning – flygplatsen i Brest, det vill säga destinationer till vilka även Ryanair ombesörjde förbindelser från flygplatsen Marseille Provence.
- 50 Såvitt avser förbindelser från eller till flygplatsen Marseille Provence har sökanden gjort gällande att det vid tidpunkten för de ifrågavarande faktiska omständigheterna endast var fyra lågprisflygbolag som använde terminal mp2 och att Ryanair då bedrev trafik på 29 av de 41 destinationer som kunde nås från nämnda terminal. Sökanden har hävdade att Ryanair betalade konstlat låga avgifter medan sökanden själv och dess dotterbolag HOP! betalade avgifter som låg högre än den faktiska kostnaden. Enligt sökanden gjorde detta det möjligt för Ryanair att erbjuda lägre priser än HOP! för flygningar samma dag till samma destination. Till stöd för detta påstående har sökanden anfört en tabell som visar att priset för en biljett för en flygning till Brest den 4 juli 2017 var 63,94 euro hos Ryanair och 105,25 euro hos HOP!, medan priset för en biljett för en flygning till Nantes den 3 juli 2017 var 30,28 euro hos Ryanair och 50,51 euro hos HOP!.
- 51 Vidare har sökanden påpekat att den mellan 2013 och 2015 tvingades lägga ned flygförbindelserna från flygplatsen Marseille Provence till flygplatsen i Rom (Italien), flygplatsen i Düsseldorf (Tyskland) och flygplatsen i Bordeaux (Frankrike) till följd av den direkta konkurrensen från Ryanair. Dessutom har sökanden uppgett att denna konkurrens år 2016 föranledde en inskränkning av sökandens verksamhet såvitt avsåg säsongsförbindelsen Marseille–Brest till att omfatta endast sex veckor i juli och augusti. Med stöd av ett diagram har sökanden gjort gällande att om man bortser från flygförbindelserna från flygplatsen Marseille Provence till flygplatsen i Paris (Frankrike) och flygplatsen i Amsterdam (Nederländerna), minskade dess "point to point"-verksamhet med mer än 50 procent mellan 2013 och 2017.
- 52 Utifrån detta har sökanden dragit slutsatsen att Ryanairs möjlighet att erbjuda konstlat låga priser för transporter från terminal mp2 – en möjlighet som Ryanair fick dels till följd av de subventioner som flygplatsen Marseille Provence erhöll för att finansiera sin utbyggnad, dels till följd av ett driftstöd som Ryanair påstås ha erhållit – gav upphov till en snedvridning av konkurrensen på nämnda flygplats som försvagade sökandens ställning därstädes.

- 53 Tribunalen ska således pröva huruvida de uppgifter som sökanden har åberopat är tillräckliga för att styrka att sökanden personligen berördes av AMS-avtalet och av de åtgärder som flygplatsförvaltaren vidtog i fråga om de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna.
- 54 När det till att börja med gäller vilken som är den relevanta marknaden för bedömningen av de berörda åtgärdernas effekt, noterar tribunalen att dessa åtgärder uteslutande avser terminal mp2 och att sökanden och Ryanair inom flygplatsen Marseille Provence använder terminal mp1 respektive terminal mp2 men konstaterar också att det i allmänhet inte förhåller sig så, att de destinationer som trafikerats av de olika flygbolag som använder nämnda flygplats i princip är förbehållna endera terminalen. Med ledning av detta finner tribunalen – i motsats till vad kommissionen har hävdad i första hand och även i motsats till vad sökanden har gjort gällande (punkterna 46 och 48 ovan) – att effekten av de aktuella åtgärderna ska bedömas mot bakgrund av samtliga förbindelser från och till den flygplatsen, oberoende av vilken terminal som används.
- 55 Vidare måste sökanden – som framgår av ovan i punkt 29 nämnd rättspraxis – visa att dess konkurrensställning på den relevanta marknaden väsentligt påverkas av de åtgärder som det angripna beslutet avser.
- 56 Slutligen ska det också framhållas att när tribunalen tar ställning till huruvida talan kan tas upp till prövning i sak, ska den inte avge något slutgiltigt yttrande om konkurrensförhållandena mellan sökanden och Ryanair, utan sökanden behöver endast ange på ett relevant sätt varför de åtgärder som det angripna beslutet avser kan skada dess berättigade intressen genom att väsentligt påverka dess konkurrensställning på den relevanta marknaden (se, för ett liknande resonemang, beslut av den 21 januari 2011, Vtesse Networks/kommissionen, T-54/07, ej publicerat, EU:T:2011:15, punkt 98).
- 57 Härvidlag finner tribunalen, såvitt avser villkoret om väsentlig påverkan på sökandens ställning på den relevanta marknaden, att det är ostridigt mellan parterna att Ryanair och sökanden är flygbolag som konkurrerar med varandra. Även om man antar att de faktiskt är de båda huvudsakliga användarna av flygplatsen Marseille Provence, har sökanden emellertid inte lagt fram uppgifter som kan motivera slutsatsen att dess konkurrensställning på nämnda marknad påverkades i väsentlig grad av de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna eller av AMS-avtalet.
- 58 Det framgår nämligen, för det första, av tidtabellen för 2016–2018 för flygplatsen Marseille Provence att 36 flygbolag – däribland Ryanair, Air France och HOP! – ombesörjer förbindelser från och till den flygplatsen, närmare bestämt Germanwings, Aegean Airlines, HOP!, Air Canada, Air France, Air Algérie, Royal Air Maroc, Alitalia, British Airways, Nouvelair, Aer Lingus, Eurowings, Ryanair, Iberia, Meridiana, Air Malta, Lufthansa, El Al Israel Airlines, Mistral Air, Air Madagascar, Pegasus Airlines, XL Airways France, Tassili Airlines, Brussels Airlines, Twin Jet, TUIfly, Turkish Airlines, TAP Portugal, Air Transat, TunisAir, EasyJet, Air Austral, Volotea, Vueling Airlines, Air Corsica och Aigle Azur.
- 59 Dessutom framgår det också av tidtabellen för 2016–2018 för flygplatsen Marseille Provence att sökanden och HOP! inte är de enda flygbolag som konkurrerar direkt med Ryanair i bemärkelsen att de genomför direktflygningar utan mellanlandning till samma destinationer som Ryanair, utan Ryanair konkurrerar också direkt med elva andra flygbolag, nämligen Air Malta, Alitalia, British Airways, Brussels Airlines, EasyJet, Iberia, Royal Air Maroc, TAP Portugal, TUIfly, Volotea och Vueling Airlines.
- 60 För det andra framgår det av den jämförande tabellen över de flygförbindelser från och till flygplatsen Marseille Provence som år 2016 – det år då förevarande talan väcktes – trafikerades av den flygkoncern som sökanden tillhör respektive av Ryanair, att nämnda koncern (som inbegriper sökanden och HOP!) konkurrerade direkt med Ryanair på tre förbindelser, nämligen Marseille–Brest, Marseille–Nantes och Marseille–Lille. Det är också ostridigt mellan parterna att sökanden konkurrerade direkt med Ryanair på dessa tre förbindelser.

- 61 Sökanden var emellertid inte det enda flygbolag som konkurrerade med Ryanair på tre förbindelser, och sökanden har inte lyckats styrka att den såvitt avser de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet befann sig i en situation som särskilde den från de övriga berörda konkurrenterna. I synnerhet konkurrerade Royal Air Maroc med Ryanair såvitt avsåg flygningar till Marrakech (Marocko), Oujda (Marocko) och Rabat (Marocko), medan Vueling Airlines konkurrerade med Ryanair såvitt avsåg flygningar till Málaga (Spanien), Palma de Mallorca (Spanien) och Rom (Italien). Dessa båda flygbolag befann sig alltså i samma situation som sökanden när det gäller konkurrens med Ryanair. Dessutom konkurrerade den flygkoncern som Vueling Airlines, British Airways och Iberia tillhör direkt med Ryanair på fem förbindelser, nämligen till London (Förenade kungariket), Madrid (Spanien), Málaga, Palma de Mallorca och Rom – alltså två förbindelser fler än den flygkoncern som sökanden tillhör.
- 62 För det tredje ska det, såvitt avser den ekonomiska betydelsen av de förbindelser där Ryanair och sökanden konkurrerade direkt, noteras att det framgår av handlingarna i målet att sökanden trafikerade förbindelsen Marseille–Nantes upp till tre gånger per dag. På förbindelsen Marseille–Brest inskränkte sökanden år 2016 sin verksamhet till sex veckor i juli och augusti. Ryanair konkurrerade emellertid direkt med andra flygbolag än sökanden på förbindelser till städer som är större än Nantes och Brest. Som kommissionen har påpekat, konkurrerade Ryanair exempelvis såvitt avsåg London med British Airways, som ombesörjde tre flygningar per dag till flygplatsen London-Heathrow (Förenade kungariket), och med EasyJet, som ombesörjde upp till tre flygningar per dag till flygplatsen London-Gatwick (Förenade kungariket) och tre flygningar per vecka till flygplatsen London-Luton (Förenade kungariket).
- 63 För det fjärde kan inget avseende fästas vid sökandens argument att det skulle framgå av jämförelsen av de priser som HOP! och Ryanair tog ut för flygningar från flygplatsen Marseille Provence till Brest och Nantes att de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet medförde en betydande snedvridning av konkurrensen på den relevanta marknaden och i allt väsentligt även en väsentlig påverkan på sökandens konkurrensställning där. Den prisjämförelse, som sökanden gjorde den 29 mars 2017, visar visserligen att Ryanairs priser låg betydligt lägre än de priser som sökanden och dess dotterbolag erbjöd, men den prisjämförelse avseende den 27 juli 2017 och den 31 juli 2017 som kommissionen har lagt fram visar på det motsatta förhållandet. Även om man antar att Ryanair faktiskt överlag tog ut lägre priser än vad sökanden gjorde för de aktuella förbindelserna, visar detta i alla händelser inte i sig att nivån på de flygplatsavgifter som förvaltaren av nämnda flygplats tog ut och nämnda avtal gav upphov till en betydande snedvridning av konkurrensen. Som kommissionen har påpekat, skulle en sådan prisskillnad nämligen kunna bero på andra faktorer, exempelvis att de berörda flygbolagen hade olika driftskostnader.
- 64 För det femte är den av sökanden – helt utan källhänvisning – framlagda tabellen över utvecklingen av dess "point to point"-verksamhet från flygplatsen Marseille Provence, av vilken det framgår att denna verksamhet minskade med mer än 50 procent mellan 2013 och 2017, inte tillräcklig för att styrka att sökandens konkurrensställning på den relevanta marknaden väsentligt påverkades av de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet. Till att börja med har sökanden inte angett vilka uppgifter om "point to point"-transportverksamheten som den har lagt till grund för nämnda tabell. Vidare har sökanden själv vitsordat att den i sina beräkningar inte har beaktat uppgifter om – de av allt att döma betydelsefulla – förbindelserna Marseille–Paris och Marseille–Amsterdam. Slutligen har sökanden inte redovisat några närmare uppgifter om vilken inverkan dess direktkonkurrens med Ryanair under den valda perioden har haft på minskningen av dess "point to point"-verksamhet.
- 65 Eftersom den relevanta marknads struktur i det aktuella fallet kännetecknas av låg koncentration och närvaro av ett stort antal aktörer, är det inte möjligt att utan vidare förutsätta att den minskning av sökandens "point to point"-verksamhet mellan 2013 och 2017 som uppges framgå av den ovannämnda tabellen berodde uteslutande på de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet, med tanke på att sökanden konkurrerade med Ryanair på nämnda marknad. Det är

visserligen inte möjligt att kräva att sökanden ska visa att nämnda minskning berodde uteslutande på de åtgärderna, men däremot ankommer det på sökanden att åtminstone lägga fram uppgifter som visar att dessa åtgärder mot bakgrund av sökandens direktkonkurrens med Ryanair på förbindelserna Marseille–Brest, Marseille–Nantes och Marseille–Lille fick konsekvenser för sökandens konkurrensställning på den marknaden, och detta har sökanden inte gjort.

- 66 Möjliga tecken på att en viss konkurrens ställning på marknaden har påverkats i väsentlig grad är enligt rättspraxis en avsevärt minskad omsättning, en icke försumbar ekonomisk förlust, en betydande minskning av marknadsandelar eller en minskad vinst, som denna konkurrent då måste visa är en följd av beviljandet av det berörda stödet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, *British Aggregates/kommissionen*, C-487/06 P, EU:C:2008:757, punkt 53). I det aktuella fallet har sökanden emellertid inte redovisat några specifika, kvantifierade och utförliga skattningar som visar att orsaken till att Ryanair tog de andelar som bolaget påstås ha tagit på den relevanta marknaden var de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet. Detsamma gäller för sökandens argument att den till följd av konkurrensen från Ryanair mellan 2013 och 2015 tvingades lägga ned förbindelserna Marseille–Rom, Marseille–Düsseldorf och Marseille–Bordeaux. Sökanden har nämligen inte redovisat någon specifik uppgift som är ägnad att visa att nedläggningen av dessa förbindelser berodde på dess direktkonkurrens med Ryanair.
- 67 Härvidlag ska det också påpekas att Aéroport Marseille Provence vid förhandlingen hävdade, utan att därvid motsägas av sökanden, att såvitt avsåg bland annat förbindelserna Marseille–Lille och Marseille–Nantes hade sökandens trafik efter det att Ryanair hade börjat trafikera dessa förbindelser inte minskat, utan det antal passagerare som sökanden transporterade hade tvärtom ökat.
- 68 Under dessa omständigheter saknas det stöd för sökandens påstående att dess konkurrensställning på den relevanta marknaden påverkades av de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet, varför detta påstående inte kan läggas till grund för slutsatsen att sökanden berördes personligen av dessa åtgärder. I synnerhet framgår det av det ovan anförda sammantaget att sökanden inte har åberopat tillräckliga uppgifter som kan föranleda bedömningen att dess situation skiljer sig från situationen för övriga aktörer som konkurrerar med Ryanair på den relevanta marknaden och att denna situation medför att sökanden påverkas på motsvarande sätt som den som dessa åtgärder riktar sig till – även om det är riktigt, som sökanden har gjort gällande, att sådana åtgärder faktiskt kan resultera i en inskränkning av dess verksamhet på nämnda marknad.
- 69 Mot bakgrund av det ovan anförda finner tribunalen att även om man antar att sökandens konkurrensställning på den relevanta marknaden, med tanke på dess direktkonkurrens med Ryanair, verkligen påverkades direkt av de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet, är det inte styrkt att denna påverkan i så fall var väsentlig. Sökanden berörs således inte personligen av nämnda åtgärder i den mening som avses i tillämplig rättspraxis.
- 70 Denna slutsats påverkas inte av sökandens övriga argument.
- 71 För det första har sökanden betonat sin aktiva medverkan i det förfarande som utmynnade i att kommissionen antog det angripna beslutet. I detta sammanhang har sökanden hävdats att den ingav två på varandra följande klagomål rörande de åtgärder i fråga om statligt stöd som hade genomförts av flygplatsen Marseille Provence och därvid framhöll de negativa konsekvenser som dessa åtgärder hade fått för sökandens ställning som användare av nämnda flygplats. Med ledning av detta har sökanden dragit slutsatsen att den hade en synnerligen aktiv roll i det förfarande som föregick antagandet av det angripna beslutet.
- 72 Det är emellertid inte möjligt att dra slutsatsen att en sökande har talerätt enbart utifrån den omständigheten att denne har deltagit i det administrativa förfarandet (beslut av den 7 mars 2013, *UOP/kommissionen*, T-198/09, ej publicerat, EU:T:2013:105 punkt 27, och dom av den 22 juni 2016, *Whirlpool Europe/kommissionen*, T-118/13, EU:T:2016:365, punkt 55) – inte ens om sökanden har

spelat en viktig roll i det förfarandet och bland annat har ingett det klagomål som har föranlett det angripna beslutet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 juli 2009, 3F/kommissionen, C-319/07 P, EU:C:2009:435, punkterna 94 och 95).

- 73 För det andra har sökanden åberopat en intervju med Ryanairs verkställande direktör i vilken denne ska ha hänvisat till ett "konkurrensförhållande" med sökanden. De personliga åsikterna hos en verkställande direktör för ett stödmottagande flygbolag torde emellertid inte förslå för att styrka en påtaglig påverkan på ställningen för det bolagets konkurrenter på den berörda marknaden. Till yttermera visso framgår det inte av nämnda intervju att Ryanairs verkställande direktör skulle ha ansett att sökanden hade någon särskild konkurrensställning i förhållande till Ryanair. I synnerhet uppgav nämnda verkställande direktör att Ryanair fick "allt fler konkurrenter" och att "transportföretag som [sökanden], Alitalia [och] Lufthansa [skulle] komm[a] att tvingas följa [trenden mot lågpristjänster]". Den berörda verkställande direktören betraktade således sökanden som endast som en bland flera konkurrenter till hans flygbolag.
- 74 För det tredje har sökanden lagt fram en marknadsundersökning som den genomförde i september 2017. I denna undersökning mättes HHI (Herfindahl–Hirschman-index), vilket uppges vara ett vedertaget mått på hur intensiv konkurrensen är på en marknad. Såvitt avser konkurrensen mellan Ryanair och sökanden dras i nämnda undersökning slutsatsen att Ryanairs tillväxt på grund av det stora antalet gemensamma förbindelser får en direkt inverkan på den flygkoncern som sökanden tillhör. I samma undersökning anges att Ryanair år 2016 konkurrerade med nämnda koncern på 10 förbindelser mellan franska städer och 37 förbindelser mellan en fransk stad och en europeisk stad utanför Frankrike.
- 75 Den aktuella marknadsundersökningen styrker visserligen att det förelåg ett konkurrensförhållande mellan sökanden och Ryanair, men däremot visar den ingalunda att sökandens konkurrensställning på den relevanta marknaden påverkades i påtaglig grad av de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet. Till att börja med är det i nämnda undersökning gjorda konstaterandet att "mycket ofta är Ryanair inte ensam aktör på de förbindelser där man är verksam [och således] kan de utbetalda subventionerna inverka på konkurrensen" ett generellt påstående som inte kan anses innebära att sökandens ställning individualiseras i förhållande till ställningen för Ryanairs övriga konkurrenter på nämnda marknad. Vidare kan det i undersökningen gjorda påståendet att "på grund av det stora antalet gemensamma förbindelser får Ryanairs tillväxt en direkt inverkan på [den flygkoncern som sökanden tillhör]" visserligen anses visa att sökanden påverkas direkt av konkurrensen från Ryanair, men däremot styrker detta påstående inte att sökanden påverkas väsentligt, i den mening som avses i relevant rättspraxis, av de ovannämnda åtgärderna.
- 76 För det fjärde har sökanden hänvisat till domen av den 25 juni 1998, British Airways m.fl./kommissionen (T-371/94 och T-394/94, EU:T:1998:140), där tribunalen enligt sökandens uppfattning fann det möjligt att till prövning i sak uppta ansökningar från bland andra flygbolagen British Airways och Scandinavian Airlines System Denmark–Norway–Sweden avseende talan mot ett beslut i vilket kommissionen efter det formella granskningsförfarandet hade funnit att ett stöd som sökanden hade beviljats av de franska myndigheterna var förenligt med den inre marknaden.
- 77 I domen av den 25 juni 1998, British Airways m.fl./kommissionen (T-371/94 och T-394/94, EU:T:1998:140), ogiltigförklarade tribunalen det i de berörda förenade målen angripna beslutet, utan att uttryckligen pröva frågan huruvida talan kunde tas upp till prövning i sak – en fråga som kommissionen för övrigt inte hade fört på tal. Nämnda mål rörde lagenligheten av en åtgärd innebärande ett kapitaltillskott till sökanden på flera miljarder franska franc kombinerat med ett omstruktureringsprogram vars syfte var att på nytt göra detta flygbolag ekonomiskt och finansiellt bärkraftigt.

- 78 Det här aktuella målet rör däremot de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet. Således skiljer sig detta mål från de förenade målen som föranledde domen av den 25 juni 1998, *British Airways m.fl./kommissionen* (T-371/94 och T-394/94, EU:T:1998:140), med avseende på både syftet med de ifrågasatta åtgärderna och räckvidden för nämnda åtgärder. Den domen rörde nämligen, på ett allmänt plan, ett tillskott av ett synnerligen betydande belopp till ett flygbolags kapital med syftet att generellt se till att det bolaget blev bärkraftigt inom sektorn för flygtransport, medan det här aktuella målet uteslutande rör den verksamhet som konkurrerande flygbolag bedriver på en viss flygplats. Att tribunalen underförstått gjorde bedömningen att villkoren för upptagande av talan till prövning i sak var uppfyllda såvitt avsåg det strukturstöd som var i fråga i de förenade mål som föranledde nämnda dom från 1998 hindrar därför inte att tribunalen gör en annan bedömning i frågan huruvida sökandens konkurrensställning på den relevanta marknaden påverkades väsentligt av de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet.
- 79 Denna slutsats påverkas inte av sökandens argument med innebörden att om tribunalen finner att den här aktuella talan inte kan tas upp till prövning i sak, innebär detta att tribunalen i dessa båda fall har tillämpat olika krav för upptagande till sakprövning, vilket strider mot den rätt till ett effektivt rättsmedel som garanteras i artikel 47 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.
- 80 Härvidlag är det tillräckligt att erinra om att en sökandes tolkning av rätten till effektivt domstolsskydd enligt rättspraxis inte äger företräde framför de villkor som gäller för att en talan om ogiltigförklaring ska kunna upptas till sakprövning. När det specifikt gäller det område som det här aktuella målet avser, har EU-domstolen funnit att en enskild som inte är direkt och personligen berörd av ett kommissionsbeslut rörande statligt stöd – och vars intressen således inte påverkas av den statliga åtgärd som detta beslut avser – inte kan åberopa rätten till domstolsskydd mot det beslutet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 november 2007, *Sniace/kommissionen*, C-260/05 P, EU:C:2007:700, punkterna 64 och 65). Av redogörelsen ovan framgår att ett av dessa båda rekvisit inte är uppfyllt i det aktuella fallet, eftersom sökanden inte har lyckats styrka att den var personligen berörd av det angripna beslutet. Med tanke på att det här aktuella målet och de förenade målen som föranledde domen av den 25 juni 1998, *British Airways m.fl./kommissionen* (T-371/94 och T-394/94, EU:T:1998:140), inte rör åtgärder av samma eller ens likartad karaktär, kan sökanden därför inte med framgång göra gällande att en avvisning av det här aktuella målet skulle strida mot sökandens rätt till ett effektivt domstolsskydd.
- 81 Av det ovan anförda sammantaget följer att sökanden inte har visat att den individualiserades i förhållande till Ryanairs övriga konkurrenter på den relevanta marknaden vare sig såvitt avsåg de för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna eller såvitt avsåg AMS-avtalet.
- 82 Talan ska därför avvisas.

Rättegångskostnader

- 83 Enligt artikel 134.1 i rättegångsreglerna ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Sökanden har tappat målet och ska därför förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, i enlighet med kommissionens yrkande.
- 84 Vidare får tribunalen enligt artikel 138.3 i rättegångsreglerna besluta att även andra intervenienter än de som nämns i artikel 138.1 och 138.2 ska bära sina rättegångskostnader. I det aktuella fallet ska intervenienterna, som har intervenerat till stöd för kommissionens yrkanden, bära sina rättegångskostnader.

Mot denna bakgrund beslutar

TRIBUNALEN (sjätte avdelningen i utökad sammansättning)

följande:

- 1) **Talan avvisas.**
- 2) **Société Air France ska bära sina rättegångskostnader och ersätta Europeiska kommissionens rättegångskostnader.**
- 3) **Ryanair DAC, Airport Marketing Services Ltd och Aéroport Marseille Provence SA ska bära sina rättegångskostnader.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 11 juli 2019.

Underskrifter

Innehållsförteckning

Bakgrund till tvisten	2
Förfarandet och parternas yrkanden	3
Rättslig bedömning	4
Investeringssubventionen	6
De för terminal mp2 specifika passageraravgiftstaxorna och AMS-avtalet	8
Rättegångskostnader	14